COMISIÓN DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

(Sesión celebrada el día 17 de diciembre de 2018).

SEÑORA PRESIDENTA.- Está abierto el acto.

(Es la hora 13:05).

–La Comisión de Transporte y Obras Públicas recibe con mucho gusto al Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi, a efectos de que nos brinde su opinión sobre la carpeta n.º 1209/2018, Tránsito y Seguridad Vial.

SEÑOR MINISTRO.- Efectivamente, nos referiremos al proyecto de ley sobre Tránsito y Seguridad Vial y a otros temas.

En el ministerio se trabajó sobre esta iniciativa en el marco de una comisión interinstitucional en la que se repasaron las normas vigentes.

En general, estamos ampliamente de acuerdo con la iniciativa promovida que, entre otras cosas, incorpora un instrumento sobre el que hace mucho se viene discutiendo, por lo que, por fin, a partir de estas resoluciones, se pasará de las conversaciones a los hechos. Concretamente, se trata de la libreta de conducir con un sistema de puntaje que permitirá que cada uno de los uruguayos administre ese derecho que le otorga la sociedad. Podrá administrarlo bien o mal, y tendrá permanencia o no según su capacidad de hacer un buen uso de ese derecho.

En esta iniciativa se incorporan otros temas que son asuntos que cada vez más deben ser incluidos en las regulaciones, pero tengo dudas en cuanto a si ello no es insuficiente, en función de que constantemente es mayor la incidencia de los ciclomotores, de las bicicletas y de que es mayor también la responsabilidad de los peatones. Los conflictos ya no se generan solo entre los vehículos de cuatro ruedas y los demás actores, sino que se dan entre todos los que participan en la circulación de una ciudad o un país. El asunto es que algunos de esos actores son más débiles, están más expuestos y, por lo tanto, necesitan mayor protección. Desde ese punto de vista, me parece que la incorporación de estos temas en la ley está bien, y también es bueno destacar que son sectores más expuestos, no solo porque la estadística así lo demuestra y desafortunadamente constituyen el mayor porcentaje de víctimas, sino también porque en la realidad de funcionamiento del país el número de participantes que son peatones, ciclistas o motociclistas es mayor que el número de quienes conducen vehículos. A mí me parece –es el único comentario que voy a hacer sobre la ley– que no se insiste lo suficiente sobre la formación, la educación que tiene que impartirse no solo a quienes conducen un vehículo sino a la sociedad en su conjunto. Desde hace bastante tiempo se habla de la posibilidad de que se incorpore a los sistemas o programas de educación.

El segundo aspecto a destacar es que, si no hay control, no hay norma posible. Esa es la dificultad que tenemos con los peatones. Creo que hace unos años respetábamos más las señales. Si bien en alguna oportunidad se ensayaron algunos procedimientos para alertar o advertir a los peatones, como no hay control ni nada que los obligue porque todo eso queda en la nada, cuando van apurados o distraídos, no respetan las señales. O sea que, al no existir sanción, es difícil educar al peatón. Educamos, pero después tenemos que controlar. Sin embargo, en el caso del ciclista y del motociclista, tenemos que poner el acento en la necesidad del registro y en las consecuencias de este. En realidad, si no hay ninguna inscripción del ciclista, queda en un absoluto anonimato, ya que no hay personal dispuesto a salir corriendo detrás de una bicicleta para ver si puede identificarlo y, en ese caso, hacer valer una amonestación, una sanción o una recomendación. Sé que este es un elemento que puede generar engorro, pero sería bueno instalar un registro, no a los efectos de cobrarle algo, sino para tener la posibilidad de identificar el vehículo con el responsable de su uso y que no quede impune. En esta situación se puede hacer cualquier cosa, porque en definitiva no pasa nada.

SEÑOR PINTADO.- Creo que hay que ir por el camino del registro. De todos modos, una cosa es la bicicleta utilizada por los niños en forma lúdica y otra es la bicicleta usada como medio de transporte en las vías de tránsito. En ese sentido, pregunto si no habría que contar con alguna habilitación para poder circular.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que hay una diferencia con el uso de la bicicleta por parte del niño que está recreándose. Me parece que debe existir la posibilidad de identificar a quien circula por la vía pública y que esta persona tiene que cumplir determinadas normas. Por su parte, la sociedad tiene que asegurarse de que esas normas se cumplan y contar con instrumentos para ese fin. De lo contrario, es solo un papel escrito que carecerá de efecto persuasivo.

En cuanto al tema de las motos, no se trata de que no exista control, ya que se toman medidas muy drásticas, por ejemplo, en caso de ausencia de documentación, en cuyo caso frecuentemente se procede al retiro del vehículo. A veces me pregunto cómo se retiran miles y miles de vehículos, algunos de los cuales están en proceso de financiamiento, sin que –al menos yo no lo he visto– eso se convirtiera en un problema. Sin embargo, también vemos todos los días –en algunos casos por necesidad y en otros porque sí– que quienes circulan en moto lo hacen en un número mayor a dos personas, sin las condiciones mínimas indispensables y hasta sin casco. Si bien el porcentaje de vehículos que se detiene es importante –me consta porque lo veo–, tengo la sensación de que no se obtienen los resultados esperados. Si no encontramos la forma de que exista una consecuencia, va a ser difícil reencauzar las cosas por el buen camino para que mejore la situación del tránsito en las ciudades.

Quería hacer estos sencillos comentarios porque de alguna manera somos parte de este proceso. En general, considero que el proyecto está muy bien, ya que incorpora elementos muy importantes como el nuevo sistema para la licencia de conducir y, al mismo tiempo, afina otros aspectos y eso es bueno. De todos modos, creo que la iniciativa se queda corta, justamente, en lo que la propia exposición de motivos reconoce como uno de los problemas más sensibles; me refiero a las consecuencias que tiene sobre peatones, ciclistas y motociclistas.

SEÑORA PRESIDENTA.- No habiendo preguntas sobre este tema, pasaríamos al segundo punto de la convocatoria.

En realidad, la idea era recibir información sobre la ejecución de obras de parte del señor ministro en lo que va de este año que ya estamos terminando. Nos gustaría que el señor ministro compartiera con nosotros lo que le parezca importante a tales efectos en cuanto a la parte vial y a las demás áreas del ministerio.

SEÑOR PINTADO.- Ya que estamos en el tema del transporte, quiero decir que en materia de carga ahora se habla de su trazabilidad. Esta es una cuestión que considero central por varias razones: primero, para tener identificado por donde circula la carga, lo que nos permitirá en un futuro llevar adelante medidas sobre pago por uso –aunque esa no es la finalidad– y, fundamentalmente, porque eso va a ayudar a la formalización, a defender al sector formal del informal que también existe en el sistema de transporte de carga.

Me gustaría escuchar algún comentario al respecto de parte del señor ministro porque creo que ha habido avances y sería muy bueno destacarlos.

SEÑOR MINISTRO.- La sigla Sictrac corresponde al Sistema Integral de Control de Transporte de Carga.

Creemos que el Sictrac es un paso muy importante para la normalización y regularización del transporte de carga en el país, para la profesionalización del sistema y, entre otras cosas, para crear condiciones de competencia entre los distintos actores, con igualdad de posibilidades y de obligaciones.

Entre otras muchas cosas, el Sictrac sirve para establecer el pago por uso de las carreteras. Se trata de un adminículo electrónico –una especie de GPS– que será incorporado a los vehículos de carga en forma obligatoria, cuyos sensores –algunos de ellos ya han sido instalados y otros se colocarán en el futuro– nos permitirán, no solo tener el control de por dónde circulan los vehículos, sino también saber quién los conduce, conocer una ficha que permita identificar los horarios de quien los conduce, las características de la carga –dónde la levantó, hacia dónde la lleva y su volumen– y otros elementos que uno pueda incorporar al programa.

La primera etapa que estamos cumpliendo empieza a cerrarse con la ubicación efectiva de los aparatitos y ya se han instalado cien. Al principio había un cierto entusiasmo por parte de los propietarios y los trabajadores de los camiones, quienes junto a los representantes del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas participaron de un acuerdo por el que obtendrán la ventaja de quedar registrados. De esta forma se terminará con aquello de que figuraba un nombre y se hacían aportes por otra persona distinta a la que manejaba, elementos que también hacen a la competencia en el sector. Todo esto es información muy valiosa para todos, tanto para el ministerio como para los particulares, sin perjuicio de que hubo tensiones, tironeos y competencia. Se cumplió con el llamado para los registros y se habilitó a determinadas empresas para que pudieran disponer de estos aparatos; ahora se está en proceso para que cada uno de los transportistas comience a incorporarlos tal como establece la ley. Aquella guía de carga que está en la raíz de esta idea ahora será electrónica pero, además, obligatoria. Por lo tanto, nadie podrá circular con carga por las rutas nacionales sin estar debidamente registrado en todos los aspectos que recién mencioné.

Ahora han surgido algunas dudas justamente de parte de quienes inicialmente impulsaban todo esto, pero nosotros tenemos decidido avanzar por este camino. Recuerdo que cuando se dieron los primeros pasos para la organización del sistema profesional de carga, la propia gremial de transportistas hizo la propuesta para la guía de papel; sin embargo, cuando efectivamente salió se generó una discusión en cuanto a si se llenaba o no. Con esto quiero decir que no me sorprende que, a pesar del empuje inicial –con el que todos nos

llenamos la boca en el sentido de que queremos armar y poner en funcionamiento un sistema profesional de carga–, al momento de aplicarlo haya algunas dudas y especulaciones porque la verdad es que todavía hay un amplio sector del transporte de carga del país que no cumple absolutamente con todas las normas y las obligaciones. Ese margen se reducirá sustancialmente si logramos éxito en este sistema. Si bien ya hemos comenzado a utilizarlo, creemos que el 2019 será el año en el que se logrará imponer este instrumento. Incluso, representantes de organismos internacionales nos señalaban que en América este mecanismo va a ser de avanzada y que podría servir para cumplir algunas otras funciones que nos ayuden para la regulación regional, que sería algo importante. En definitiva, nosotros estamos empujando con una meta más modesta, que es procurar ordenar y regularizar las relaciones entre los distintos actores del sistema profesional de carga en el país.

Por otro lado, quiero comentar algunos temas.

Estamos cerrando un año bueno desde el punto de vista de la realización de obras. A nivel de vialidad se culminará un año en el que estaremos sobrepasando los USD 500:000.000 de inversión –todavía no ha cerrado el año, pero estimamos estar por encima de los USD 510:000.000–, lo que significa un esfuerzo grande en este sentido. El año anterior se invirtieron USD 480:000.000 y todas las condiciones indican que en 2019 se hará una inversión no menor sino tal vez mayor a los USD 500:000.000.

Eso es posible porque se pudo ir afinando el relacionamiento con la Corporación Vial del Uruguay, ya que al trabajar coordinadamente nos han facilitado el acceso a recursos que están mucho más allá de lo que podría resolver el presupuesto. Hasta ahora el tema ha funcionado bien y creo que eso ha permitido abordar una serie de obras que se estaban necesitando. Además, esto puso en evidencia que ciertos colapsos y cataclismos de los que se hablaba no eran tales. Si nosotros podemos mantener un ritmo de inversión que ronda los USD 500:000.000 en forma regular todos los años, seguramente irá mejorando el estándar del conjunto de las rutas y podremos ir recuperando algunas a nivel de las exigencias que han crecido tanto, porque también ha aumentado la carga. Con ese ritmo no solo mantendremos en general las rutas, sino que podremos empezar a construir algunas nuevas opciones. Hay algunas rutas planificadas que, indudablemente, beneficiarían al país si se pueden ir abriendo. Además, este camino va acompañado de la necesidad de ir tomando resoluciones en materia de ingeniería de tránsito que son necesarias.

La mayor carga se transporta en camiones que deben cumplir mayores exigencias y las conformaciones que se dan en el mundo también son más exigentes. Todos hemos aprendido que las rotondas abiertas conviene cerrarlas porque tienen que ser amplias. A su vez, hay que avanzar porque los ciudadanos reclaman más iluminación. En este último período se colocaron nueve mil luminarias que se suman a las más de veinte mil que existían. Se ha trabajado bien y creo que los resultados en materia de vialidad se notan.

Sin embargo, tenemos un déficit que hemos podido disimular en cuanto a los montos de inversión comprometidos por lo que señalé en cuanto a la colaboración de la Corporación Vial del Uruguay, pero nos complica la vida el tema de las PPP, es decir, las asociaciones público-privadas. La única que hasta ahora se ha podido poner en marcha es la que se llamó en el período del exministro Pintado y la verdad es que el trabajo va muy bien; se ha transformado la ruta nº 24. Una vez que comienza a funcionar es efectiva, pero hay que iniciar el proceso.

En el caso de la PPP 0, demoró ochocientos once días después de estar preadjudicada. Ya llevamos dos años con la PPP 1 y todavía no pudimos adjudicarla. Menciono esta PPP porque tiene que ver con algunas de las cosas de las que hoy estamos hablando; es la que incluye el segundo puente sobre el arroyo Las Vacas. Siempre falta un firulete, hay que hacer una gestión u obtener un certificado más; ya está preadjudicada desde hace dos años pero su realización se ha postergado. Creo que estos instrumentos van a ser muy buenos cuando se aceiten, pero tenemos que simplificar el procedimiento.

Tenemos siete PPP preadjudicadas. Ahora viene una instancia que es vital, que es el cierre financiero, el acuerdo entre la empresa concesionaria y el financiador. En la práctica hemos descubierto que ni en el reglamento ni en la ley está previsto ningún instrumento para que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas pueda actuar en esa instancia, salvo en lo que refiere a dejar sin efecto la licitación, lo que significa empezar de vuelta. En ese terreno se va el tiempo y queda fuera de las manos de quien debe asumir la responsabilidad de Gobierno. Por eso creo que poner la fecha de inicio a las obras es un elemento imprescindible. Cuando se realiza la adjudicación se abre la instancia de negociación y cierre financiero, pero tiene que quedar determinada en qué fecha se empieza y es responsabilidad de quien se presenta a la licitación.

En materia de vialidad, el trabajo está pronto para seguir avanzando el año próximo y esperemos que en algún momento se nos empiecen a sumar algunas de estas PPP, sobre todo estas que mencioné porque está claro que el segundo puente sobre el arroyo Las Vacas es necesario.

También hemos estado trabajando –y los niveles de inversión han sido importantes– a nivel de la Administración Nacional de Puertos en una serie de obras de infraestructura. Tenemos la draga nueva que va a hacer ensayos antes de fin de año y comenzará a funcionar a principios del año que viene. En marzo o abril

estará terminado el anexo del muelle C, que es la partecita que antes llamábamos D y ahora denominamos C más D. Está muy avanzada la obra y ya se puede ver que está por finalizar.

También está pronto el contrato para iniciar las obras del viaducto que, en realidad, tiene que ver con la parte exterior del proyecto, el cual tiene dos partes. Por un lado, se trata de la regulación de la circulación para evitar conflictos entre el puerto y la ciudad. Pero hay otra parte que tiene que ver con las obras para reubicar las balanzas y procurar ordenar la circulación dentro del puerto. Por tanto, hablamos de un proyecto muy importante.

Por otro lado, si bien vamos lentos y en un momento parecía que moría y ahora está vivo y avanzando es el proyecto de pesca de Capurro.

En líneas generales la Administración Nacional de Puertos avanza bien. Las perspectivas son que viene una época donde se va a fortalecer nuevamente la actividad. Hay una serie de operadores privados muy interesados en realizar nuevas inversiones y se están discutiendo algunas muy importantes. No se nos escapa que es competencia entre ellos, pero eso puede redundar en alguna inversión importante en favor del puerto.

A nivel de la Dirección Nacional de Hidrografía hay una serie de puntos de obras. El próximo 20 vamos a estar, en horas del mediodía, poniendo en funcionamiento algunas obras de vialidad que se hicieron en La Paloma, en la parte de la ruta 10. También se ampliaron los puentes de la ruta 15 y se realizaron las rotondas nuevas. A la tarde, entre las 17 y 19 horas, vamos a estar visitando el Puerto de Punta del Este donde se terminaron de reparar las Marinas 1 y 2, lo cual había quedado pendiente por un problema que hubo hace muchos años con un empresario que las había dejado en obra. Con esta mejora el puerto quedaría en buenas condiciones. Luego nos vamos a Piriápolis, donde está culminando la obra del puerto allí ubicado, que ha quedado precioso. Creo que en el futuro inmediato tenemos que empezar a dedicarnos al otro lado de la rambla, de manera de ponerla a tono con la calidad de la obra del puerto de Piriápolis que, reitero, ha quedado precioso.

En cuanto al ferrocarril central, ya ha pasado la etapa de las adjudicaciones con buen resultado, incluso, este tema pasó por el Tribunal de Cuentas sin observaciones. Ahora estamos preparándonos para iniciar los trabajos que se van a realizar, en principio, en dos andariveles. Quedará un tercero, pero ese sería el mantenimiento de futuro. Uno de los andariveles tiene que ver con el ferrocarril central, propiamente dicho, que es la obra del ferrocarril, lo cual es muy exigente para nosotros por lo que hay que armar un equipo y contratar los asesoramientos que nos permitan estar a la altura del desafío y poder terminar, efectivamente, un tramo de vía a muy buen nivel. Por otra parte, esta obra genera una serie de obras civiles que son necesarias, por ejemplo, cruces, estaciones, nuevas paradas, lo cual se va a financiar con recursos adicionales y nos permitirá iniciarla rápidamente. Después de la licencia de la construcción esperamos tener los contratos firmados para comenzar esta parte de las obras.

El día 18 se va a inaugurar la vía entre Paso de los Toros y Rivera, que quedó terminada, reestableciendo así el servicio de Tacuarembó a Rivera con un coche motor, que es algo muy querido en la zona. La vía ha quedado en muy buenas condiciones y ya está en proceso de expropiación el puerto seco, que queda entre la ruta y la vía. En ese sentido, vamos a andar bien.

El otro tramo que es con financiación Focem 2 y que se está trabajando va desde Chamberlain, desde Piedra Sola, hacia Algorta, y desde Algorta hacia Paysandú y Salto. Se ha llegado, más o menos, a Queguay. Andamos medio cortos de plata; veremos hasta dónde nos alcanza para después darle el empujón final.

Por otra parte, tenemos una situación que no queremos eludir, que es lo que pasó recientemente en Carmelo. La verdad es que es un desastre; realmente un desastre, que todavía no sabemos cuánto va a costar ni cómo vamos a terminar de resolverlo. Si los señores senadores no tienen inconveniente, puedo comentar algunos datos vinculados a esta historia para que los sepan.

El 12 de diciembre de 1979 se le otorgó a Ruben Maffoni, con carácter precario, intransferible y revocable a solo juicio de la administración, un permiso para instalar una escala de varar, un varadero. Esto funcionó durante algún tiempo y fue, efectivamente, generador de trabajo. Tenemos algunos documentos del momento que, justamente, ponían el acento en el trabajo que iba a ser capaz de generar el varadero, y, en efecto, allí se hicieron cosas durante muchos años. Pero poco a poco fue desvirtuándose su funcionamiento. El varadero nunca llegó a estar en condiciones regulares, nunca tuvo las habilitaciones ni los permisos, y fue dedicándose a algunos trabajos mientras otros quedaban pendientes o en depósito. El espacio del varadero se fue agotando y se empezó a utilizar la costa para dejar barcos. Estos tenían distintas procedencias: algunos llegaban para depósito por órdenes judiciales y otros porque los dueños los llevaban, para tenerlos depositados o para hacerles reparaciones.

En el año 2006, que es cuando tenemos documentados nuestros primeros contactos de la gestión anterior, tuvimos algunas diferencias con la Prefectura Nacional Naval porque la Dirección Nacional de

Hidrografía –a la que no le compete la navegación ni el amarre de barcos, salvo en sus instalaciones– observó los perjuicios que se estaban generando en el curso de agua del arroyo. Y frente a la solicitud que realizaron para el establecimiento de cuatro embarcaciones que estaban en el puerto de La Paloma, la opinión de la Dirección General de Hidrografía fue que no correspondía, que no era aconsejable.

La Prefectura Nacional Naval adujo que había hecho consultas a nivel superior de esa prefectura y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En ese entonces, era ministro, nadie me consultó y avalé lo que planteaba la Dirección Nacional de Hidrografía de aquella época; recuerdo que en ese momento estaba a cargo el ingeniero Giuri.

El hecho es que desde entonces este tema se ha desarrollado para peor. Hubo una serie de instancias judiciales, los barcos que se depositaban eran rematados y cada vez se deterioraban más, incluso los que estaban amarrados a la costa.

El varadero dejó de funcionar, el propio Maffoni falleció y su familia –que administraba la empresa en su calidad de dueños– no tomo ninguna medida. Esto nos llevó a realizar un conjunto de gestiones: avisos a los Ministerios de Defensa Nacional, de Vivienda, Ordenamiento Jurídico y Medio Ambiente e intimaciones a los titulares. Estas intimaciones abrieron un período de negociación con muchas etapas –que están documentadas– entre los representantes legales de la familia Maffoni, la Dirección Nacional de Hidrografía, en algunos casos la propia Prefectura Nacional Naval, pero no cambiaba la situación. Esta se postergaba, los trámites eran dilatorios y en períodos, y en este último tiempo hubo una aceleración de algunas cosas lo que llevó, por ejemplo, a que después de muchas gestiones, a uno de los propietarios de los barcos que estaban varados irregularmente se le autorizó con una garantía de USD 5000 a subirlo al varadero de Carmelo para que lo desguazaran y retiraran. Costó muchísimo, hubo muchas dificultades y ni siquiera está totalmente terminada esa operación de varado. Esto fue con la intención de ayudar a reducir ese cementerio que se había constituido allí y que era bastante difícil.

Por otro lado, intimamos a los propietarios de la empresa Maffoni para que también se hicieran cargo de la situación. Las respuestas no fueron favorables, aplicamos una multa muy importante que fue recusada por los representantes legales de la firma. Recibimos documentación que nos permite afirmar que a pesar de no tener habilitación portuaria –que se otorga por ley– y tampoco permiso para utilizar el álveo porque necesita autorización del Poder Ejecutivo –que nunca fue concedido e incluso varias veces rechazado–, sin embargo el grupo Maffoni arrendaba y cobraba por los barcos, la chatarra que tenía, razón por la cual presentamos una nueva demanda porque entendíamos que estaba cumpliendo –por la vía de los hechos– con una función para la cual no estaba habilitado. En eso estábamos.

Como las cuestiones no marchaban, en la última Rendición de Cuentas presentamos una norma que los señores senadores aprobaron, más allá de que nos rechazan muchos artículos pequeños. Es así, que a partir del 1.º de enero, cuando entre a regir la rendición de cuentas, estará vigente esa norma que va a permitir que los predios vinculados o que son vecinos de este tipo de situación están obligados a cumplir una función de servicio, una servidumbre. ¿Por qué? Porque se estudió que, para que no pase lo que sucede ahora, la única manera de retirar los barcos es sacarlos para arriba de los terrenos. La mayoría de ellos no está en condiciones de navegar y hay que sacarlos por el terreno más próximo. Como ahí hay alguna una rampa y demás, se estudió que era el lugar donde directamente se podía tirar para ponerlos en tierra primero, desguazarlos y sacarlos al exterior por esa calle que hay ahí. Así que da el derecho de servidumbre para retirar los barcos por ese lado.

También debemos tener en cuenta que hubo un temporal grande, con mucha agua en aquella zona y me dicen que ahora también está lloviendo. La verdad es que la zona donde está ubicado el hotel del Pacha Cantón está absolutamente anegada de agua, afectando una cantidad importante de hectáreas. El terraplén del puente Camacho fue arrancado en buena proporción. Ayer se estuvo trabajando y ahora el tránsito está restablecido, pero es otro efecto en la zona por estar sometida a esas lluvias.

Y bueno, en este caso se escaparon esos barcos, rompieron las amarras. Incluso hubo otros dos que no llegaron a liberarse totalmente, pero que también fueron desacomodados. Los barcos se dieron contra el puente, llevándose por delante las defensas que habían sido construidas. Está el video que lo muestra para el primer barco que llega, después lo hacen el segundo y el tercero, dándose contra el puente y pegándole a su parte móvil; lo saca de su engranaje y lo desplaza un metro. Por cierto, eso afecta su funcionamiento porque el puente no está en condiciones de ser transitado, pero para intentar arreglarlo, si es que la cimentación lo permite, se debe esperar a sacar los barcos. Uno de ellos está hasta un poco sobreenganchado en el pilar central de ese puente. Es un daño que no sé cuánto va a terminar costando y, desde luego, hemos pedido que, a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se reúnan los elementos. Se está trabajando en eso para procurar que se pueda pedir responsabilidad sobre estos hechos. No obstante, el gran problema es que tenemos en Carmelo una situación de conectividad muy débil y naturalmente se genera esa ansiedad de muchos ciudadanos porque el puente no autoriza el cruce de vehículos y los caminos más cercanos tienen calzadas que se inundan. Ayer, por ejemplo, estaban abiertas y hoy se volvieron a cortar; esperemos que si mejoran las condiciones en la tarde se puedan abrir, ya que la vuelta para evitar esos caminos es todavía más larga y exigente en kilómetros.

Se está instalando una balsa entre el varadero de la Dirección Nacional de Hidrografía y la otra costa del arroyo para tratar de que, con rampas, los vehículos chicos, particulares, puedan pasar de un lado hacia otro. Mientras tanto, los grupos especializados de prefectura realizan los estudios necesarios, a efectos de ver qué opción toman para retirar estos tres monstruos –que pesan una enormidad cada uno y no es sencillo moverlos–, evitando además que se dañe todavía más el puente.

Nosotros a su vez les pedimos a los ingenieros de puentes, de vialidad, que fueran al lugar y estudiaran la situación. Si los pilotes en la profundidad del lecho del arroyo, no están dañados, será posible recomponer –aunque sea en forma provisoria– la losa del puente, una vez que saquen los barcos. Esos monstruos –no sé cuánto pesan– se levantarían con grúas y se pondrían en un lugar firme, y eso permitiría el pasaje por el lugar.

Esta es una información que, de paso, dejo a la comisión.

SEÑOR CAMY.- Gracias, señora presidenta.

Doy la bienvenida al señor ministro y saludo su presencia. Es un ministro que siempre está dispuesto a concurrir al Parlamento y a dar respuesta cuando así lo hemos requerido de manera personal. En parte ya ha contestado lo que iba a preguntarle, pero quiero dejar sentada la preocupación y algunos conceptos que tenemos en referencia, precisamente, a este último punto vinculado a la situación de Carmelo.

En realidad desde hace muchos años se viene pidiendo por la situación de esos barcos –diría que hace unos trece años–, no solo por el peligro que significa para el puente, patrimonio de la ciudad –los oriundos del lugar tienen dos grandes orgullos: que su ciudad fue fundada por el general Artigas y, precisamente, contar en el puente de acceso a la ciudad–, sino por los constantes derrames que han existido y que han sido motivo de denuncias, sugerencias y solicitudes a ese respecto, como decía, desde hace muchos años.

Entiendo que aquí hay un tema de responsabilidad. En el día de hoy presentaremos –así lo preferimos– dos pedidos de informes: uno dirigido al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y otro al Ministerio de Defensa Nacional, en relación a tener la mayor información posible, que en parte nos ha trasladado el señor ministro en la jornada de hoy. Como anunció, seguramente algunos datos requieren obviamente de trabajo más profundo y de información que tendrá en su momento.

Hoy la situación de la ciudad de Carmelo –primera o segunda del departamento; se pelea con la capital para ser la más poblada– es que está literalmente aislada. Como lo explicara el señor ministro, el puente Castells, en el Paso Camacho, está roto –no precisamente el puente, pero no tiene acceso– y, a su vez, Picada Albertano y ruta del Curupí están anegadas.

Incluso, me acaban de informar que un ómnibus fue sacado de la ruta por el agua, aunque sin consecuencias.

SEÑOR MINISTRO.- Ese hecho no sucedió en la zona del puente de Carmelo.

SEÑOR CAMY.- Así es, fue en el oeste de esa ciudad.

De todos modos, hay una situación que nos tiene que preocupar y es el presente. Quisiera saber si existe algún plan alternativo para la conectividad de los ómnibus de pasajeros. ¿Qué medidas alternativas se plantearán en el tiempo, ante la situación que describió muy bien el señor ministro y que demandará, como ya se señaló, la respuesta final y de fondo a esta contingencia? También quisiera saber si la Dinama está participando en el tema.

Quiero dejar sentado que le reconozco al ministro su disposición a venir cuando se le requiere y creo que es un acto de responsabilidad haber concurrido al lugar y lo quiero destacar. De todos modos, tengo algunas preguntas. ¿Se solicitaron seguros a los armadores y a los propietarios de los buques para otorgarles los amarres en cuestión? ¿Hay informes de peritos navales o ingenieros navales en los que se hayan elaborado planes de contingencia, ante una emergencia tanto operativa, como técnica que se pueda dar? Quisiera tener información sobre el tiempo y el lugar de amarre asignado a cada uno de los buques que están ubicados aguas arriba del arroyo. También quisiera conocer si hay otras protestas realizadas por los armadores o propietarios de los buques referidos. ¿Cuál es la nómina de los buques que se encuentran en condiciones de inactividad prolongada en el arroyo de las Vacas e incluso en el ex varadero Maffoni, como en el ex Marcopell, el varadero de UTU de Carmelo y el varadero del Ministerio de Transporte y Obras Públicas del muelle de la Dirección Nacional de Hidrografía? Queremos información sobre las deudas mantenidas por armadores o propietarios ante autoridades nacionales, así como sobre los contratos establecidos con autoridades nacionales para el desguace de los buques, sobre los plazos establecidos y sobre los planes de desguace aprobados y vigentes. También queremos información sobre los seguros contratados a tales efectos.

Estas preguntas hoy las voy a presentar mediante un pedido de informes al ministerio y otro pedido de informes similar al Ministerio de Defensa Nacional porque me parece que hay algunos detalles profundos que queremos conocer, pero el ministro puede no tener hoy la información.

Le agradezco el prefacio realizado, pero nos parece importante, en esta oportunidad, contar con la información –lo vamos a canalizar por los mecanismos ya mencionados– sobre la situación actual y a futuro de las alternativas para los ciudadanos de Carmelo que, como dije, están aislados, no solo por lo del puente, sino por el puente Castells, la picada Albertano, la ruta del Curupí, y el señor ministro lo tiene claro. Prácticamente no se puede entrar o salir de Carmelo lo que, como es obvio, tiene consecuencias para la ciudad de Nueva Palmira y la actividad del puerto. ¿Cuáles son las medidas alternativas y cuáles los planes provisorios para la conectividad de los ómnibus de pasajeros? Es decir lo que atañe al día a día de cada ciudadano de Carmelo.

Le quisimos anunciar este pedido de informes porque las responsabilidades que ya se están buscando requieren de otro tiempo y, entonces, preferimos utilizar este mecanismo.

Por último, reitero mi agradecimiento al señor ministro.

SEÑOR PINTADO.- Me parece muy oportuno que el ministro –que no fue citado para esto– haya incluido en su informe un relato sobre la situación dada y que nadie busco. Lo digo porque, a veces, parece que las cosas se quieren hacer a propósito y que hay un plan maléfico para que ciertas cosas ocurran. Por eso, de paso aprovecho para expresar mi solidaridad. Entiendo que la discrepancia, e incluso el enojo, deben manifestarse en términos más republicanos porque si se sobrepasan ciertos límites, si permitimos que la sociedad los traspase, esto no irá a buen puerto.

Está clarísimo, a partir del informe que nos dio el señor ministro y en el que reconoció la situación de angustia, el aislamiento y demás–a todo lo que se dijo se podría agregar más–, que el ministerio desde el año 2006 a la fecha ha querido imponerle a un actor privado – actuando dentro de los marcos que permite la ley– ciertas condiciones, por lo que, de haber tenido algunos instrumentos legales más, como el que se aprobó en la Rendición de Cuentas y que entrará a regir a partir del 1.º de enero de 2019, estos episodios no hubieran ocurrido. Estas situaciones precarias, que se transforman en permanentes, datan desde diciembre de 1979. El otorgamiento del permiso precario casi que estaba por cumplir años en el momento de ocurrir la tormenta.

En mi opinión, queda clarísimo que el ministerio no ha estado omiso y que ahora, además de pretender resolver el tema –aunque no depende solo de su propia voluntad sino de algunos factores climáticos–, se prepara, en la medida de lo posible, para demandar a estos actores privados que son los que han generado los daños y los costos para el Estado y la angustia para la población de Carmelo.

No quiero concentrarme solo en los aspectos negativos, pues considero que el informe planteado por el señor ministro ha sido muy bueno. Es más, comparto la valoración respecto de las inversiones realizadas en vialidad, pero también las aprehensiones que nos generan los nunca terminados de ponerse en práctica en forma acelerada, como lo son los proyectos de participación público-privado. Sé que hay un celo muy grande porque implican compromisos que el Estado se genera por décadas, pero daría la impresión de que todavía el engranaje está muy lento. Por supuesto, después de que se lanzan el engranaje se aceleran y se empiezan las obras. Más aun, en cuanto a la situación de Carmelo, si hubiéramos podido tener aprobado, adjudicado –no preadjudicado como está en este momento– y en pleno proceso una obra que, como todo el mundo lo sabe, sería la solución que requiere Carmelo, además de una promesa postergada por décadas, se estaría llevando adelante la construcción de un segundo puente. Pero eso no fue posible.

En particular, además de todas las cuestiones señaladas que comparto, incluso las que tienen relación con la demanda de nuevas tecnologías en materia de construcción de rutas, como la n.º 24 y la entrada a la ciudad de Mercedes, que deberían realizarse con base en hormigón y la tecnología *whitetopping*, me parece que son muy importantes y que van a servir mucho, al igual que las de los terceros carriles y las doble vías en los primeros kilómetros de las grandes ciudades. Tal como señalaba el señor ministro, habrá que pensar en el futuro en la posibilidad de hacer las inversiones necesarias. Precisamente, la conectividad con Artigas algún día la tendremos que resolver por el lado más corto, que es la ruta n.º 4.

En síntesis, me parece que todo esto se ha encaminado muy bien.

En cuanto al tema del ferrocarril, pienso que va a implicar todo un desafío, tanto para rutas como para las rotondas amplias y los cruces a desnivel, que también es otra de las cuestiones que parece fácil decirlas, pero que son muy caras de llevar a cabo. Incluso, todo el tema de la relación ferrocarril-ciudad implica una cantidad de cruces a desnivel, que son obras civiles muy costosas. A esto se agrega los problemas propios de la ciudad, pues hay cruces emblemáticos, que no son ferroviarios, que tienen que ser construidos a desnivel por la situación que se ha señalado.

Respecto al desarrollo portuario me alegro mucho, porque entiendo que el puerto ha dado pasos muy importantes. Además de todo lo que se ha destacado, me interesa resaltar algo que no se mencionó, que tiene que ver con la instalación del depósito franco paraguayo. Es un enclave aduanero fiscal que se otorgó en 1976 y solo se usó cinco años –y no de la manera adecuada–, y se empezó a explotar al influjo de uruguayos que han tenido la iniciativa de generar una empresa. Lo digo porque la carga paraguaya para nosotros también tiene una importancia vital para el funcionamiento del puerto, complementando todas estas acciones de privados que en competencia entre sí empiezan a dinamizar un poco más el puerto.

Estoy convencido de que lo que está planificado –ya no solo como obra de viaducto dentro del acceso al puerto o para evitar permitirle al puerto que gane terreno y tener una única entrada y salida, generando una circulación interna–, le va a dar mucho más dinamismo a la ciudad y al propio puerto. Nosotros hicimos todo lo posible para que se aprobara, pero lamentablemente fracasó en la Cámara de Representantes y sigue siendo un elemento de presión sobre el puerto. Yo creo que ese espacio se requiere, y hay accidentes que no ocurren de milagro. Que una terminal marítimo-fluvial conviva con la dinámica de un puerto es algo que solo ocurre acá en el Uruguay. Hay que pensar en la reubicación de esa terminal marítimo-fluvial. No hay vuelta; se precisa el espacio, pero además hay una razón de seguridad y de la propia operativa. Sé que el ministerio está pensando en otras alternativas y esto en algún momento hay que resolverlo. No será donde se fracasó, pero tiene que ser en algún lado porque toda esta demanda está requiriendo que el puerto tenga el mayor potencial. El puerto precisa espacio pues le falta para seguir creciendo y hay que maximizar el existente todo lo que sea posible.

Hay que reconocer todo lo que se ha hecho. Me quedo tranquilo de que el ministerio, en el caso Carmelo, ya desde el 2006 viene tomando distintas acciones dentro de las potestades legales que tiene, no digo para evitar, pero por lo menos para actuar dentro de un marco que permita que las cosas no ocurran de cualquier manera. Ni qué hablar que con el sistema de trazabilidad de la carga estamos completamente de acuerdo porque va a arrojar muchísima información. Agrego –y con esto termino– que incluso se va a poder complementar con la propia aduana para el futuro, porque ya los controles aduaneros en muchas partes del mundo no necesariamente se hacen estrictamente en la frontera. Con hacer un seguimiento de por dónde va la carga, dónde para, etcétera, se puede hacer aleatoriamente el control aduanero y en cualquier punto. Eso facilita o evita los controles de frontera, o como en Artigas, que tienen la terminal, donde todos los camiones se concentran para ser controlados. Se puede controlar más descentralizadamente.

Nos quedamos tranquilos con las explicaciones que nos ha dado el señor ministro.

SEÑOR CAMY.- Brevemente, para complementar, quería precisar parte de lo que planteé. La información que recibí respecto al accidente de este servicio de pasajeros de ómnibus fue en la ruta n.º 93, kilómetro 3, en la cercanía de la escuela n.º 23, en Polanco, y el servicio era departamental.

SEÑOR CASTILLO.- Señora presidenta: nos sumamos al saludo de bienvenida al ministro de Transporte y Obras Públicas.

Quería comentar tres cosas, colocando un poquitito de énfasis sobre la exposición que hizo.

La primera está relacionada con el tema de la trazabilidad del GPS; *EasyTrack* es el nombre técnico que asume el control que se va a hacer a los camiones, a los fleteros, al transporte carretero. Creo que eso convivió hace algunos años con ciertos conflictos con trabajadores de la zona. También de eso dependía el pago de los salarios, de los jornales y del acotamiento de las jornadas de trabajo, fundamentalmente en lo que tenía que ver con el transporte forestal, que nos generaba una gran preocupación. Si no entendí mal el dato que anoté es que hay unos 100 en carácter experimental, pero se va avanzando.

En segundo término, quería referirme a lo dicho por el señor senador Pintado sobre la ampliación de obras y el trabajo en la ANP. Todo eso me parece algo muy bueno, fundamentalmente lo relativo al hecho no menor de que estamos a pocas horas de que la nueva draga haga su primera prueba experimental. Si no me equivoco, eso estaba previsto para los últimos días del año.

SEÑOR MINISTRO.- Así es, señor senador, creo que para el día 28 de este mes.

SEÑOR CASTILLO.- El dato más importante es que estamos ante un elemento sin antecedentes en el Uruguay, como es la construcción de una draga. Sin dudas, tener esa posibilidad es una muy buena noticia para nuestro país, para la ANP y también para los trabajadores. Por nuestra parte, no habíamos previsto que ocurrieran determinados hechos para cuando recibiéramos al señor ministro, pero sucedieron.

En tercer lugar, quiero referirme a este accidente ocurrido en Carmelo, que el propio señor ministro calificó de desastre. La pregunta es si esto no trae nuevamente al debate el tema de qué instrumentos tenemos en nuestro país para resolver el problema de los barcos abandonados. Se trata de un tema recurrente que sucede en la dársena del puerto de Montevideo, que se utiliza como depósito de barcos. Se piden

amarres, que si no hubo cambio, de acuerdo con lo que sé, se otorgan en forma gratuita en algunas zonas. En definitiva, se amarran barcos que luego se abandonan y nos quedan como clavo, luego de lo que hay que estar levantando barcos hundidos cuando ocurren temporales, con los costos elevados que eso tiene. En alguna ocasión participamos de debates acerca del período luego del cual se podría actuar judicialmente ante esas situaciones. Tal vez habría que traer nuevamente a la discusión este asunto. Incluso, formaba ya parte del folclore visual ver los barcos amarrados –que ya sabíamos que no iban a navegar más– al atravesar el puente de Carmelo. Como vimos, después ocurren situaciones como las de esta última tormenta. Sin dudas, estas cosas suceden bastante seguido en Carmelo y también en Montevideo.

SEÑOR MINISTRO.- Tengo aquí unos cuantos papeles que estoy tratando de ordenar y que me han hecho llegar quienes están trabajando en este tema de Carmelo.

Efectivamente, tuvimos un primer contacto con este problema en el año 2006, cuando ocurrió esa anécdota que comenté con respecto a la autorización para pasar barcos a Maffoni, a pesar de la opinión contraria, en su momento, de la Dirección Nacional de Hidrografía. Pero este es un camino que tuvo diferentes capítulos, idas, venidas, planteos, planteos rechazados, negociaciones, etcétera, hasta que hace unos meses se llegó a aceptar la necesidad de implementar medidas de mayor exigencia. A partir de allí surgieron las intimaciones, las reclamaciones por vía judicial, la aplicación de una multa –que, desde luego, está en discusión– y también la iniciativa promovida en la última instancia de rendición de cuentas en el Poder Legislativo.

Tenemos el problema de qué hacer con los cementerios de barcos, muchos de los cuales empiezan por el abandono, por problemas económicos, por insolvencia de sus titulares y por decisiones judiciales que encargan de su custodia y obligan a dejarlo depositado o amarrado en algún lugar y después nadie más se entiende de él y de sus consecuencias.

También es cierto que en cada rendición de cuentas por algún artículo se proponen ajustes o modificaciones para procurar hacer más ágil este mecanismo, aunque después en la práctica –existen ejemplos de estas embarcaciones que son demostrativos– surja algún recurso, garantía o una vuelta más. Esta es una preocupación constante.

El señor senador Camy consultó sobre cuáles son los barcos que aparecen en toda la zona y, en particular, frente al exastillero Maffoni que, en lo personal, es al único que tengo identificado. Entre otros barcos –que no tengo identificados– figuran *El Inés*, *El Toti*, *Isabel y Mercedes*, cuyo propietario, de apellido Bonora, ha fallecido y los derechos de estos barcos están en sucesión. Actualmente está el *Maffoni, Buyu 728*

–cuyo propietario es Facchín– y el *Fiergersen*, que es responsabilidad de la propia sucesión Maffoni. Las embarcaciones que se desprendieron son el *Buyu 726,* el *Buyu 727* –cuyo propietario es Facchín– y el *Black Hunter,* cuyo arrendatario es Pecoa S.A. Ninguno de estos barcos podía haber estado en Maffoni como tales, porque Maffoni no es un puerto y no tenía álveo concedido, sino expresamente negado; podía tener cosas sobre la tierra, pero no en otras condiciones. Sin embargo, hay un sinnúmero de expedientes –instancias algunas de ellas judiciales– en las que se ha negociado y solicitado plazos. Precisamente, tengo en mi poder uno de estos últimos días referido a la reclamación por lo que estimábamos era un cobro indebido de rentas y servicios. Allí, la contraparte expresa: «Cedida la palabra a la parte citada manifiesta: se rechaza la reclamación en todos sus términos». Días después, algunos de los barcos que estaban involucrados en esta cuenta chocaron contra el puente. Diría que de 2006 a la fecha se formó un alto de documentos.

En la zona existen otros barcos. Por ejemplo, en el varadero hay equipos propios de la Dirección Nacional de Hidrografía, ya sea que esté ahí por reparación o cumpliendo un servicio. Pero esos no han sido problema ni nunca han estado abandonados. Hidrografía puede, llegado el caso, ponerlos en el propio varadero, ya que cuenta con los instrumentos necesarios para ello. De hecho, hemos tenido que rescatar algunos barcos ajenos que han generado problemas en la zona.

También están los barcos que cumplen actividades comerciales, pero eso es en los muelles del área comercial del puerto de Carmelo. Asimismo, en temporada –ahora viene la época linda y esperemos llegar a tiempo para no arruinarla– hay una gran afluencia de embarcaciones deportivas, que se ven por decenas y que amarran tanto en el *Yacht* como en el muelle que tiene la propia Dirección Nacional de Hidrografía ahí en la zona.

Así que con mucho gusto procuraremos reunir la información que sea de interés. Lo que estoy comentando es lo que dispongo al día de hoy.

También se preguntaba cuáles son las salidas para esta situación, en función de lo que el senador planteaba y que a mí me consta. Estamos en una situación muy delicada y a la que hay que prestar mucha atención. Si se normalizara el clima y no siguiera lloviendo, hay un acceso secundario para ingresar a Carmelo, que supone unos 10 kilómetros adicionales y que está firme y en buenas condiciones; lo puedo decir porque lo recorrimos expresamente. Pero tiene la debilidad de tener dos lugares bajos que cuando llueve rápidamente

se inundan y no dan paso. Además, estamos poniendo la balsa –suponemos que si no entra en funcionamiento hoy, estará pronta mañana– entre las dos costas, para facilitar un cruce más rápido. Carmelo tiene la particularidad que está dividido por el arroyo en dos partes y hay barrios de un lado y del otro. Para eso la balsa será de mucha utilidad. Pero a mí lo que realmente me preocupa es cómo sacar los barcos que se desprendieron de amarras y que es muy difícil llevarlos contracorriente. Aparte del daño que han hecho, pueden hacer más en el futuro inmediato, porque si se producen movimientos, son tremendas moles que están trancando. Además, la información que tengo con respecto al puente es que es imprescindible retirar los barcos para poder realizar el intento de normalizar o regularizar la situación del puente. Ahora bien, el retiro de los barcos es una responsabilidad que está conduciendo la gente especializada en esta materia, que es la Prefectura Nacional Naval, porque en realidad el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Dirección Nacional de Hidrografía no tienen jurisdicción sobre barcos que amarren en cualquier lugar, salvo en las áreas que son custodiadas y reguladas, por su carácter deportivo, por la dirección de hidrografía. Si un barco va por el arroyo, la jurisdicción no es de la Dirección Nacional de Hidrografía ni del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Por otra parte, quiero comentar que, por los elementos que vamos recibiendo, hay buenas noticias con respecto a las perspectivas de las mercaderías en tránsito en el Puerto de Montevideo.

El señor senador Pintado hacía referencia al tema de Paraguay y sí, para nosotros esa es una carga muy importante. Lo hemos conversado más de una vez y es relevante no solo por el volumen de movimiento que nos da y la generación de oportunidades de trabajo para mucha gente, sino también porque da un volumen de carga que permite seguir peleando por tener las líneas intercontinentales, marítimas. En ese sentido, hay una puja permanente, pero a la carga paraguaya no le ha ido muy bien en las opciones que buscó como alternativa en Argentina. Esto va a ser, de acá en más, una búsqueda permanente de competencia y soluciones donde a veces nos irá mejor y otras peor, pero creemos que podremos ofrecer condiciones –y seguiremos trabajando en ese sentido– para ser elegidos por la carga paraguaya. Claro que no basta solamente con cerrar contratos y hacer compromisos adecuados porque después que se cierran hay que cumplirlos. Nos ha pasado que a veces en el momento de firmar los contratos estos se hacen efectivos y después se tienen dificultades para cumplirlos en su totalidad y ahí se generan problemas. Es una labor conjunta entre las autoridades de la Administración Nacional de Puertos y las empresas privadas.

Sin embargo, como señalé, hay buenas noticias no solo por el comentario que se hizo en el sentido de que no ha sido demasiado fácil la experiencia de las cargas paraguayas en Argentina, sino también porque en este último tiempo se ha confirmado la vuelta de la carga del sur de Argentina que se había perdido, primero, por el decreto y después por condiciones comerciales y está volviendo la línea de Maersk que llevaba carga de pesca y frutos del sur de Argentina para el próximo año y esa es una buena noticia.

Estos son los lineamientos generales que queríamos comentar.

Dijimos que había aproximadamente cien aparatos del *Sea Truck* colocados porque es el número que el señor Felipe Martín me señaló y eran las primeras instalaciones. En realidad, hay doce mil aparatos en el país que se están importando en tandas iniciándose el proceso de colocación. Los primeros que se instalaron forman parte de una experiencia piloto y pensamos que se va a acelerar su colocación a partir del año próximo. Estamos pensando en la fecha de puesta en funcionamiento de forma obligatoria del contenido del propio programa. No sé exactamente cuál es el número que se va a exigir que estén en funcionamiento para establecer la exigencia.

SEÑOR LACALLE POU.- Agradecemos al señor ministro por su comparecencia.

Escuchamos a los miembros del Gobierno y a sus senadores y a veces nos sorprendemos un poco porque hablan como si recién comenzaran y está terminando, pero no solo está terminando este período de Gobierno, sino tres períodos. Incluso, acá tenemos presentes a quienes ocuparon la cartera en estos últimos periodos. Uno entendería que estamos en un año de balance, un año de pasar raya, un año de cortar cintas, pero hay como una voluntad reiterada del Gobierno –no solo en materia de transporte y obras públicas– de decir lo que va a hacer y poner como fecha el 2020, el 2021 o el 2022. Esto se conoce como reenganche con menos diez en la conga. Pero ahora estamos terminando un Gobierno y este tiene que finalizar en base a lo que prometió.

Obviamente, el de Carmelo fue un episodio fortuito, de fuerza mayor, pero un compromiso establecido no lo es, por ejemplo, cuando en la campaña electoral se va a un lugar y se comprometen cosas, se dice que se van a hacer determinadas cosas. La excusa no es condición posterior. Creo que este Gobierno se ha especializado en excusas y si uno hace una mínima trazabilidad de los compromisos, ve que ha habido una impericia, una negligencia o una falta de voluntad y en muchos ámbitos no se cumplieron. O sea, no fue la oposición la que fue a Carmelo y prometió el nuevo puente. No fuimos ninguno de nosotros. Nadie obligó al presidente de la república, cuando era candidato, a prometer un puente; lo prometió él.

El senador Pintado habló del año 2006 y dijo que no había un texto legal que habilitara el tema de los buques. Estamos hablando del año 2006; van catorce años casi de mayoría absoluta para poder cambiar la ley. No es excusa, señora presidenta.

Como siempre, cuando ocurren estos problemas, tenemos que solucionarlos, pero el ministro no tiene herramientas porque se gastaron toda la plata, porque no hay y porque no se ha transformado el tema de las participaciones político- privadas, como dijimos todos. En 2015 el ministro habló de las PPP y del nuevo puente. En 2015 dijo que se iba a hacer. Después se detectaron dificultades en las PPP pero, ¿dónde está la modificación de la ley de las PPP y del decreto que haya facilitado esto? Ahora es llover sobre mojado. No van a arreglarlo. O sea, pueden remendarlo; entiendo que eso es lo que el ministro está haciendo –lo vi en los medios de comunicación–, que está desbordado y va a remendarlo. Ahora, cumplir con el compromiso del Gobierno que asumió cuando eran candidatos no lo van a hacer. No fue por falta de instrumentos, de mayorías políticas ni por falta de voluntad. En realidad, se entrampan solos porque el compromiso no lo van a cumplir.

Lo que ocurre con el puente de Carmelo creo que es una fotografía de este Gobierno.

La información que poseo sobre la carga paraguaya es totalmente contraria a la que se brinda acá. Tengo mala información sobre la carga paraguaya y es de la semana pasada: están pensando en un retiro mucho mayor del que tenemos hoy, cuando todos sabemos que en el peor momento del puerto sostuvieron casi el 35 % de las cargas nacionales. Eso no es porque Argentina compita más, sino porque nosotros les complicamos las cosas.

En el medio tenemos el tema de la terminal especializada. ¿Vamos a terminar el período de Gobierno sin saber qué pasa con la terminal especializada? Me parece que en este limbo contractual que tiene Uruguay esto no le hace bien. Por la obtención de carga, por la obtención de trasbordo no le hace bien internacionalmente que una empresa de tal dimensión y peso internacional esté en un limbo jurídico como el actual. Con todo el respeto que el señor ministro sabe que le tengo, debo decir que tengo una visión muy crítica de la gestión del Gobierno integralmente y, en particular, de esta cartera. No sé si es porque se pasaron de promesas y de compromisos o porque no supieron cumplir. En realidad, eso me tiene sin cuidado; yo no soy quién para medir intenciones. Sí sé que lo que se prometió no se cumplió. No es lógico que los representantes de un gobierno que está terminando, después de quince años, nos digan que van a hacer las cosas en el próximo período, entre otras cosas, porque no saben si van a estar en el Gobierno. Si van a iniciar cosas que comprometen al próximo Gobierno, estas deberían tener una base política mucho más amplia que la del Frente Amplio para tener la trascendencia y la continuidad de una política nacional y no las de una política asumida simplemente desde un gobierno.

Señora presidenta: yo estoy preocupado por cómo termina el Gobierno en esta materia, ¡estoy muy preocupado! Y quería decírselo al ministro. A mí me gusta decir las cosas en este tono, de frente e, insisto, sin adjudicar intenciones, porque parto de la base de que todo el mundo tiene las mejores intenciones. Simplemente, a unos se los mide por compromisos y por resultados. Aquello de ser corto en la promesa para ser largo en el cumplimiento creo que este Gobierno lo invirtió.

Era cuanto tenía para decir.

SEÑORA PRESIDENTA.- Quiero decir que yo en particular y mi departamento en general no podemos estar de acuerdo con la afirmación de que se ha comprometido y no se ha cumplido. De hecho, solucionar una problemática que teníamos como departamento del norte del país fue un compromiso, hasta del presidente de la república, y es algo que hoy se cumplió; incluso, se redobló la apuesta porque están en construcción dos puentes más que van hacia Bella Unión.

SEÑOR MINISTRO.- Al señor senador Lacalle le consta que yo también siento un aprecio personal por él, por viejos tiempos de vecindad, lo que nos permitió compartir momentos. Pero comprendo perfectamente su rol –absolutamente legítimo– y sus preocupaciones, que no necesariamente coinciden con las mías.

Desde el Gobierno y durante este tiempo he procurado trabajar y hacerlo con responsabilidad, y no para poner títulos. Hoy sigo trabajando con responsabilidad. Por eso, cuando hablo de proyectos que van a quedar en marcha –que son muchos– es porque el país es uno. El país no se puede parar cada cinco años para empezar de vuelta. Los proyectos tienen que irse pensando de acuerdo a aquellas cosas que resultan sustanciales para el desarrollo del país. Nosotros tenemos que pensar de qué manera mejoramos el estándar de nuestra red vial, cómo lo llevamos a cabo en este período, pero también cómo dejamos los caminos abiertos para seguir mejorando en el futuro. En eso estamos.

Hemos mejorado la red vial, hemos elevado el estándar –y nadie puede discutirlo–, hemos alcanzado niveles de inversión que nunca antes habían existido en el país y queremos que a quien le toque gobernar este país –una vez que nosotros nos vayamos a nuestras casas, que nos jubilemos– no encuentre obstáculos en lo que nosotros hicimos, sino que, por el contrario, pueda desarrollar planes todavía más

ambiciosos y mejores. Esa es la suerte de los uruguayos, la suerte de mis hijos, la suerte de mis nietos. Esa es nuestra apuesta y ese es nuestro compromiso.

Puedo entender que sería mejor que nada funcionara y que todo se viniera abajo para quien tiene la pretensión de asumir las responsabilidades futuras.

SEÑOR LACALLE POU.- No, no.

SEÑOR MINISTRO.- Pero eso sería malo para el país. Por lo tanto, mi compromiso es seguir trabajando para hacer las cosas de la mejor manera posible.

En ese sentido, hemos asumido el tema de la actividad portuaria siempre con responsabilidad y, sobre todo, poniendo la cara, haciéndonos responsables de lo que decimos acá, en la prensa, en la calle porque ese es nuestro estilo personal. No venimos acá a hacer un comentario tonto, sino basado en elementos de información que nos llegan, acompañados de asuntos confirmados como el anuncio de la nueva línea de Maersk que empieza a operar en el puerto de Montevideo. Esto no es un verso, es una realidad y hay una carga que hasta hace pocos meses se dirigía a Río Grande y ahora va a volver a funcionar en Montevideo. En esto estoy incluyendo información que también surge de las conversaciones con los representantes de la terminal especializada con quienes durante todo este tiempo hemos tenido un intercambio, respetando mucho el rol que ellos juegan en la realidad del país y del puerto de Montevideo, y procurando caminos para que esa actividad que han desarrollado se prolongue y mejore en el futuro. Eso no quiere decir que exista un limbo; no hay ningún limbo, hay un contrato vigente por trece años más –hasta el año 2031– y, por lo tanto, insisto, no hay ningún limbo. Hay reglas de juego que están establecidas y ante el interés de los representantes de la terminal especializada en prorrogar más allá de los trece años, estamos en diálogo y haciendo un intercambio que ha sido muy intenso durante estas últimas horas. Esa intensidad está dada, entre otras cosas, en las perspectivas que tiene el puerto de Montevideo de seguir captando mercadería en tránsito y seguir creciendo en su actividad económica hacia el futuro.

Lo mismo sucede con respecto al tema del puente de Carmelo. Es verdad que hubiéramos preferido cortar la cinta. Si bien nunca hemos cortado ninguna, hemos inaugurado muchas rutas, no solo el tramo de la ruta 30 a la que el señor senador hacía referencia. También esperamos terminar los puentes de Cuaró y demás. Sin ir más lejos, el día 20 vamos a ir a Rocha y allí podremos recoger la transformación que hemos logrado en los últimos años en la red vial de ese departamento. Además, vamos a pasar por el puerto de Punta del Este, donde –como decía– se han terminado algunas obras. También pasaremos por el puerto de Piriápolis donde hay otras obras. Asimismo, hemos realizado obras en La Paloma.

Como los señores senadores vieron, no es solamente un problema de cortar cintas; hay elementos que a veces son más difíciles que otros. Esperamos superar los dos mil millones anunciados en inversiones en la red vial durante este quinquenio, pero lamentablemente hay algunos proyectos que se han enlentecido y a nadie le molesta más que a mí que haya pasado eso. El puente sobre el arroyo de las Vacas, el nuevo p sobre el arroyo Carmelo –que es como el puente Cuaró; durante los doscientos años de Carmelo hablado del segundo puente– integra el PPP 1 de este gobierno y desde luego aspiramos a ponerlo en marcha junto con lo que es una red de caminos en Colonia, que va a significar un aporte muy importante a las necesidades productivas que tiene el departamento. Hoy Colonia es un departamento con más necesidades porque el desarrollo productivo también es más importante de lo que era algún tiempo atrás.

Ese PPP está adjudicado a un consorcio integrado por Tracoviax, Hernández & González y Ciemsa, empresa esta que solo va a asumir actividades parciales dentro del desarrollo del proyecto PPP 1. Se completa con: el mantenimiento de la ruta 12 –de la que buena parte se ha hecho en hormigón, hasta Ombúes de Lavalle y su ingreso–, la culminación en hormigón de la ruta 55 y la mejora de un conjunto de rutas que hacen a la zona.

Sobre ese puente pensamos que sería bueno hacer algunos esfuerzos para que en el cronograma de obras, más allá del retraso que tiene el PPP en su conjunto, en caso de quedar habilitado en los próximos meses pudiéramos reordenarlo dando mayor prioridad al inicio de esa construcción. Seguramente no daría el lapso de gobierno que queda para terminarlo, pero sería muy buena cosa y me dejaría muy tranquilo –independientemente de quien tenga la responsabilidad en el futuro– dejar eso en marcha porque estaríamos contribuyendo a la realidad del departamento de Colonia y de la población del país.

Así que, no sé, estamos trabajando. No pedimos que nos aplaudan, pero no está todo mal, no está todo paralizado, no está todo trancado. La vida demuestra que es un país que está en funcionamiento, en marcha. Aspiramos a que quede de tal manera que, el día que nos toque irnos del ministerio, las cosas sean más fáciles para los que vengan después.

SEÑOR LACALLE POU.- No puedo dejar pasar que se me adjudique una intención que rechazo. Seguramente no lo piensa el señor ministro, que no soy de aquellos que comen de la carroña, que esperan que cuanto peor, mejor. Si realmente me tiene el respeto que dice el señor ministro, sabrá que no soy así. No

lo hice en la campaña pasada ni lo haré ahora, porque lo mismo que él quiere a sus hijos y nietos, yo quiero a mis hijos y voy a querer a mis nietos, y no solo a los míos sino a los de todos. Quiero un país mejor y nunca tuve la mediocridad de otros de llamar al *default* en su momento para poder ganar la elección. ¡Nosotros no la tenemos! Es desconocer al Partido Nacional y nuestra forma de ser. Así que no puedo permitirlo. Tampoco puedo permitirlo viniendo de un partido político que se ha parado sobre todos los instrumentos que denostó históricamente y después los usó. Hablando del tema del ministro, está el caso de la ley de puertos, que denostaron históricamente, y en conexión ahora –que es el salvavidas de este Gobierno– la ley forestal, que también denostaron y votaron en contra todos los acuerdos. Así que, con todo respeto, lo que uno pide en la discusión es la lealtad de no adjudicar intenciones que yo nunca adjudicaría a nadie. Puedo pensarlas, pero si no tengo elementos de prueba no puedo adjudicarlas. No soy hijo del cuanto peor, mejor. Cuando todos los demás le presentamos ideas al Gobierno, ¿para qué es? ¡Para que mejore el Gobierno! Cuando le propusimos modificar el decreto y la ley sobre los contratos de participación público-privada, ¿para qué era? Para que hicieran las cosas.

Entiendo el nivel de frustración que se puede tener en este momento, porque se prometió mucho y se hizo bastante menos, ¡pero lo bueno es asumir las responsabilidades y no adjudicar responsabilidades exógenas! Creo que esa es gran parte del drama que está pasando este Gobierno: siempre la culpa la tienen otros o siempre hay excusas. En realidad, no debería haber excusas.

Me gustaría saber más cuándo realmente se va a empezar el puente. También me gustaría saber lo siguiente. De alguna manera se dijo que no estaba mal la venta de TCP –tanto por parte del ministerio como del presidente de la ANP– y que era buena cosa que *Katoen Nati*e enajenara sus acciones en TCP. Repito, esto lo dijo el presidente Díaz. Conozco la negociación que está llevando adelante el Gobierno. Sé lo que pide pero no lo comparto, pero esos son tres pesos aparte.

Todos sabemos lo que está pasando, y por qué surgieron las idas y vueltas, como lo de la segunda terminal. Todos sabemos el porqué. ¡Se está en un limbo! De hecho, se está negociando intensamente porque se está en un limbo. Todavía no han logrado ponerse de acuerdo, y eso es dañino para el interés portuario.

Me interesaba mucho más no dejar pasar esto y que se me adjudicara la intensión de que cuanto peor, mejor. Estoy seguro de que el señor ministro no lo piensa.

SEÑOR CAMY.- Tengo una consulta muy concreta para realizarle al ministro, sobre un tema que todavía no ha estado sobre la mesa.

No sé si es menor a lo planteado, pero para no distorsionar la lógica de la conversación, tal vez el señor ministro prefiera abordar los temas que están en consideración.

SEÑORA PRESIDENTE.- Como quiera, señor senador.

SEÑOR MINISTRO.- Adelante.

SEÑOR CAMY.- La reglamentación de los artículos 83 a 87 de la Ley n.º 18651 sobre protección integral de personas con discapacidad, sancionada el 19 de febrero de 2010, sigue pendiente. Incluso el artículo 83 dice que las condiciones serán reguladas por la reglamentación.

Me gustaría saber –dado que han pasado ocho años desde su aprobación– por qué aún no se ha reglamentado dicha ley y en qué condiciones está esta.

Le recuerdo al señor ministro lo señalado en el artículo 83. Allí se establece: «Todas las empresas de transporte colectivo nacional terrestre de pasajeros están obligadas a transportar gratuitamente a las personas con discapacidad en las condiciones que regulará la reglamentación».

Si bien estamos avanzando –en la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social que integramos varios de los señores senadores aquí presentes– en normas que involucran derechos, aunque obviamente a todos nos anima la mejor intención en ello, me temo que estamos haciendo normas de papel, porque se establecen aspectos que involucran el interés de personas de manera muy particular, pero en la actualidad estamos en normas similares y trasladando algunas de estas cosas al ámbito privado. Me parece que tener una ley que todos acompañamos aún sin reglamentar, después de ocho años, merece una explicación que nosotros no podemos trasladar a personas que nos llaman insistentemente por este tema.

Por lo tanto, aprovecho la presencia del señor ministro para consultar puntualmente sobre el decreto reglamentario de la Ley n.º 18651, y más específicamente lo que tiene que ver con los artículos 83 a 87.

SEÑOR MINISTRO.- No tengo información detallada del estado de la reglamentación de esos artículos y su aplicación. Me consta sí que se ha trabajado y se ha avanzado en algunos de los temas que instrumentalmente el ministerio está en condiciones de resolver –a partir de disposiciones que lo han ido comprometiendo–, y a cada una de las empresas se le han incorporado aspectos necesarios para facilitar el traslado de personas con discapacidad.

No ha sido tarea fácil incorporar a las unidades las modificaciones para que, en algún porcentaje, las unidades estén en condiciones, por un lado, de llevar a las personas con discapacidad. Por otro lado, en lo que tiene que ver con la gratuidad, es cierto que la norma se ha sancionado hace tiempo. Es más, esos artículos modifican una norma anterior que existía y que también reconocía esa gratuidad. Sin embargo, la instrumentación no es tan sencilla, no por un tema de recursos –cada una de las personas que se traslada necesita esos recursos–, sino por elementos de definición sobre cuál es el grado de discapacidad o capacidad diferente y cómo se encara. Hay un abanico muy extenso de realidades y algunas no significan necesariamente un impedimentos para el traslado. Incluso, hay realidades socioeconómicas diferentes. Por lo tanto, no es sencillo avanzar en una disposición de este tipo. De todos modos, se ha estudiado, hay algunos avances y, en su momento, podríamos abordarlo con más detalle. Reitero que no es una tarea fácil llevar ese principio establecido en la ley a la instrumentación efectiva, que es lo que tenemos que realizar.

En cuanto a los otros comentarios, la verdad es que estoy un poco desentrenado en este tipo de discusión. Hace algunos años que estoy en un trabajo en el que me dedico a hacer posibles y concretar cosas. Ahora me encuentro acá con una discusión política, que no me sorprende porque este es el ámbito donde deben desarrollarse esos debates, pero debo decir que me siento un poco fuera de *timing*. No obstante, me parece que los señores senadores no pueden desconocer que en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha habido un intenso trabajo en las distintas áreas y que el trabajo se ha hecho de forma responsable y se han obtenido resultados muy importantes, por ejemplo, a nivel de la Administración Nacional de Puertos. Se puede discutir y seguramente se podrá hacer mejor las cosas –en todos los aspectos siempre se puede mejorar–, pero no se puede desconocer que la Administración Nacional de Puertos es una empresa muy importante en el país y seguirá siéndolo.

No me pueden decir que no he reconocido los aportes que la ley de puertos, aprobada en 1992, ha hecho para el desarrollo de la actividad portuaria. En su momento, cuando tuvo lugar esta discusión, fundamentamos cuáles eran los elementos de carácter social que distorsionaban la ley de puertos y podemos decir que, en algunos aspectos, todavía hay coletazos que se están discutiendo y seguramente, dentro de algunos días, ustedes tendrán que analizarlos a nivel parlamentario. Son cosas que no quedaron bien resueltas y provocan fenómenos que nos generan complicaciones. Sin embargo, de ningún modo, a lo largo de los años en los que hemos tenido esta responsabilidad en la administración, nos hemos propuesto –ni nadie nos lo ha solicitado– modificar –para eliminarlos– los aspectos positivos que justamente abren las posibilidades de competencia en el área del puerto de Montevideo. Incluso, cuando participamos en estos intercambios –con todos los actores y operadores portuarios, y también con la terminal especializada–, lo hacemos para procurar que en el puerto de Montevideo siga prevaleciendo la competencia interna, la legítima competencia interna, y que nadie logre concretar el objetivo, aunque puede ser legítimo para una empresa, de asumir el control y determinar las condiciones para el funcionamiento del conjunto.

Todos estos elementos han estado en la discusión.

El señor senador Lacalle Pou en alguna oportunidad nos ha llamado a comisión y hemos hablado de distintos aspectos vinculados a la actividad portuaria. Ahora, nos anuncia que no coincide con nuestra postura respecto a la negociación de prórroga con TCP. No sé si el señor senador conoce nuestra postura, pero estamos a las órdenes para tener el intercambio que se considere necesario, en un sentido positivo, y recibir sus sugerencias, aportes o advertencias, con el objetivo de hacer las cosas de la mejor manera, pues ese es el compromiso que hemos asumido como ministro de gobierno y como uruguayo.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos al señor ministro su informe inicial y la posibilidad del posterior intercambio que hemos tenido.

Por supuesto, quedamos todos a las órdenes para continuar el análisis de este tema.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Son las 15:06)